

AMECICLO

ASSOCIAÇÃO METROPOLITANA DE CICLISTAS DO GRANDE RECIFE

**I CONTAGEM DE CICLISTAS
CRUZAMENTO AV. DO FORTE DO ARRAIAL DO NOVO BOM JESUS X
RUA DR. MIGUEL VIEIRA FERREIRA**

Recife, abril de 2013.

AMECICLO

RELATÓRIO DE CONTAGEM DE CICLISTAS CRUZAMENTO AV. DO FORTE DO ARRAIAL DO NOVO BOM JESUS X RUA DR. MIGUEL VIEIRA FERREIRA



Imagem 1: variedade de usuários da bicicleta da zona oeste recifense

AMECICLO

SUMÁRIO

1. DA APRESENTAÇÃO.	4
2. DA METODOLOGIA ADOTADA.	4
3. DO PONTO DE CONTAGEM: CRUZAMENTO AV. DO FORTE DO ARRAIAL DO NOVO BOM JESUS X RUA DR. MIGUEL VIEIRA FERREIRA.	4
4. DOS RESULTADOS.	5
4.1. Dos pontos em destaque.	5
4.2. Dos números contabilizados.	21
5. DAS CONCLUSÕES.	23
6. SUMÁRIO DE IMAGENS	24
7. CRÉDITOS.	25

AMECICLO

1. DA APRESENTAÇÃO.

A Associação Metropolitana de Ciclistas do Grande Recife, que tem por objetivo principal difundir o uso e a cultura da bicicleta como modal mais adequado para o ambiente urbano, realizou, a fim de identificar a real utilização da bicicleta, uma contagem de ciclistas em determinados pontos da Região Metropolitana do Recife.

2. DA METODOLOGIA ADOTADA.

A pesquisa de "contagem de ciclistas", desenvolvida pela ONG Transporte Ativo¹ adota um método simples: a partir do preenchimento de planilha, contabiliza-se a quantidade de ciclistas que passam em determinados pontos da cidade. Assim, além da quantidade, por hora, que circula em cada direção e sentido, registram-se outras informações relevantes como presença de carona, uso de capacete, gênero, tipo de bicicleta (comum, cargueira ou triciclo), tipo de uso (transporte ou a serviço) e ainda se conduzida no fluxo ou contrafluxo permitido na via.

As equipes de coleta contam sempre com o limite mínimo de dois agentes, que dividem as funções como contador (que porta e assinala a planilha) e seu fiscal, que lhe anuncia os dados e verifica a marcação. Em alguns horários, porém, chega-se a contar com até seis coletores no ponto devido ao grande fluxo existente.

Faz-se também registro fotográfico de peculiaridades locais encontradas.

3. DO PONTO DE CONTAGEM: CRUZAMENTO AV. DO FORTE DO ARRAIAL DO NOVO BOM JESUS X RUA DR. MIGUEL VIEIRA FERREIRA.

O ponto de contagem, escolhido a partir de uma consulta dentre os associados, buscava identificar os locais mais representativos da realidade dos usuários de bicicleta na Região. Foi considerada ainda, para a escolha, disponibilidade logística de recursos humanos, uma vez que se tratou de trabalho não remunerado.

Diante disso, foi escolhido o cruzamento entre a Avenida do Forte do Arraial do Novo Bom Jesus e a Rua Dr. Miguel Vieira Ferreira.

A Avenida do Forte é uma das vias coletoras mais importantes do Recife. Com apenas 1,1km extensão, limita-se, nos extremos, por importantes arteriais (Av. Caxangá e Av. Eng. Abdias de Carvalho). Conecta ainda bairros majoritariamente residenciais (Cordeiro, Torrões e San Martin) recebendo grande fluxo de pessoas e veículos diariamente. Característica importante desta via é a existência de ciclofaixa, cujas condições, contudo, são muito ruins.

A Rua Dr. Miguel Vieira Ferreira, com 1,8km de extensão, dá continuidade à Rua Gomes Taborda e à Rua Lindolfo Collor. Portanto, é parte de importante eixo que liga a zona oeste ao centro da cidade, conectando os bairros do Prado e

¹ Para mais informações, veja-se <http://transporteativo.org.br/contagens/> Acesso: 25 abr. 2013.

AMECICLO

Engenho do Meio, além de trespassar a já citada Av. Beberibe. É também caminho alternativo às quase paralelas Avenidas Caxangá e Eng. Abdias de Carvalho, chegando às proximidades da rodovia BR-101.

A imensa oferta de serviços nesses dois importantes corredores gera uma demanda que se reflete no grande aporte de pessoas a essas regiões e adjacências.

Confira-se, no mapa, a localização.



Imagem 2: mapa do ponto de contagem.

4. DOS RESULTADOS.

4.1. DOS PONTOS EM DESTAQUE.

O acompanhamento mais próximo da realidade de uma pequena parcela da cidade, mesmo que por um breve intervalo de tempo, revelou uma dinâmica social por vezes invisível, especialmente, quando observada da perspectiva do interior de automóveis individuais ou coletivos. Confira-se.

Após 14 horas, contabilizou-se um total de 3.556 ciclistas trafegando nos seguintes sentidos e direções:

AMECICLO

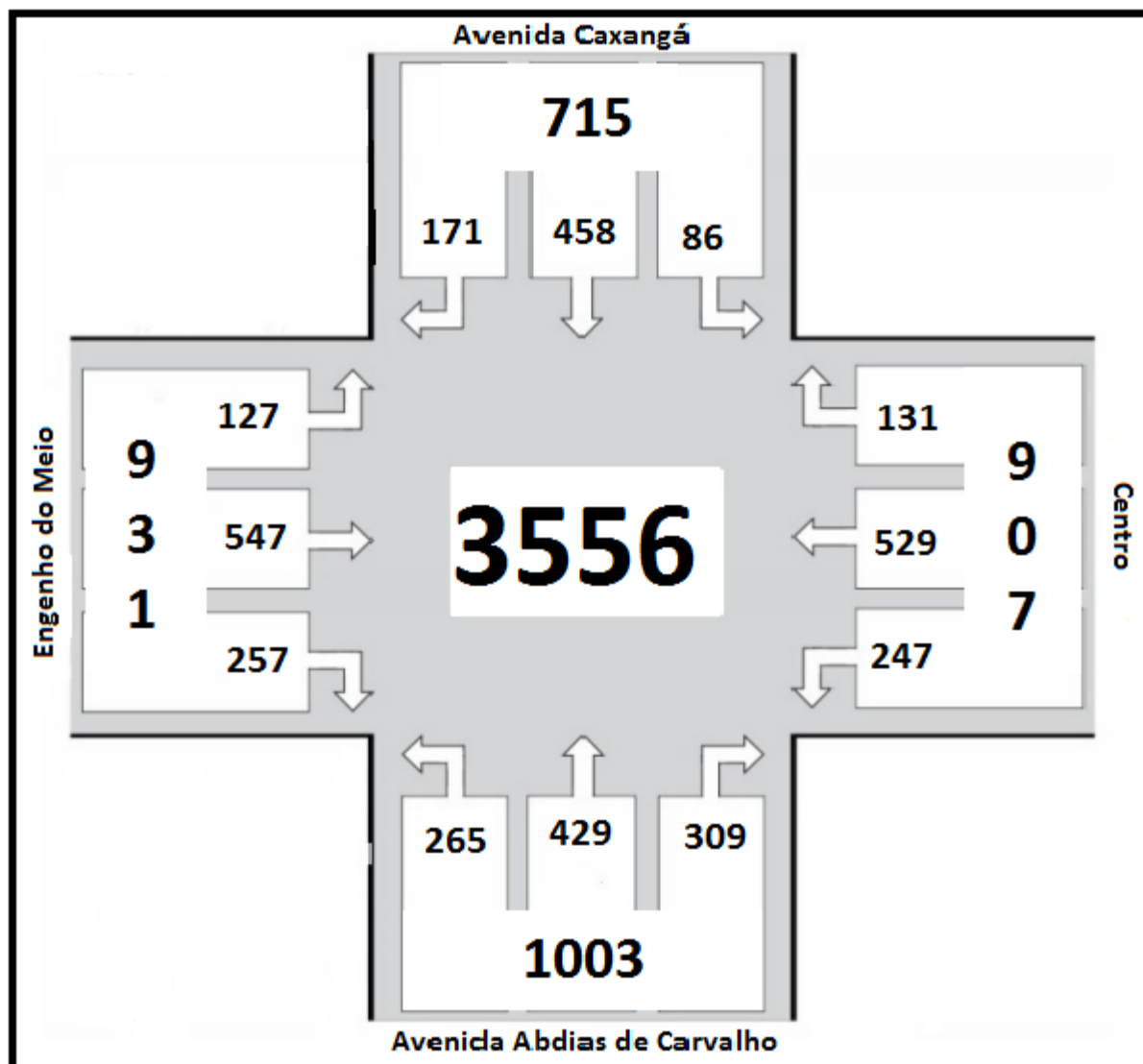


Imagem 3: esquema resumo dos quantitativos de fluxo de ciclistas².

Por direção e sentido, o fluxo ficou assim ilustrado:

² A imagem acima é meramente ilustrativa e especifica apenas de onde o ciclista veio e para onde ele foi, sem considerar se estava no bordo direito, esquerdo, pelo meio ou na contramão da via.

AMECICLO

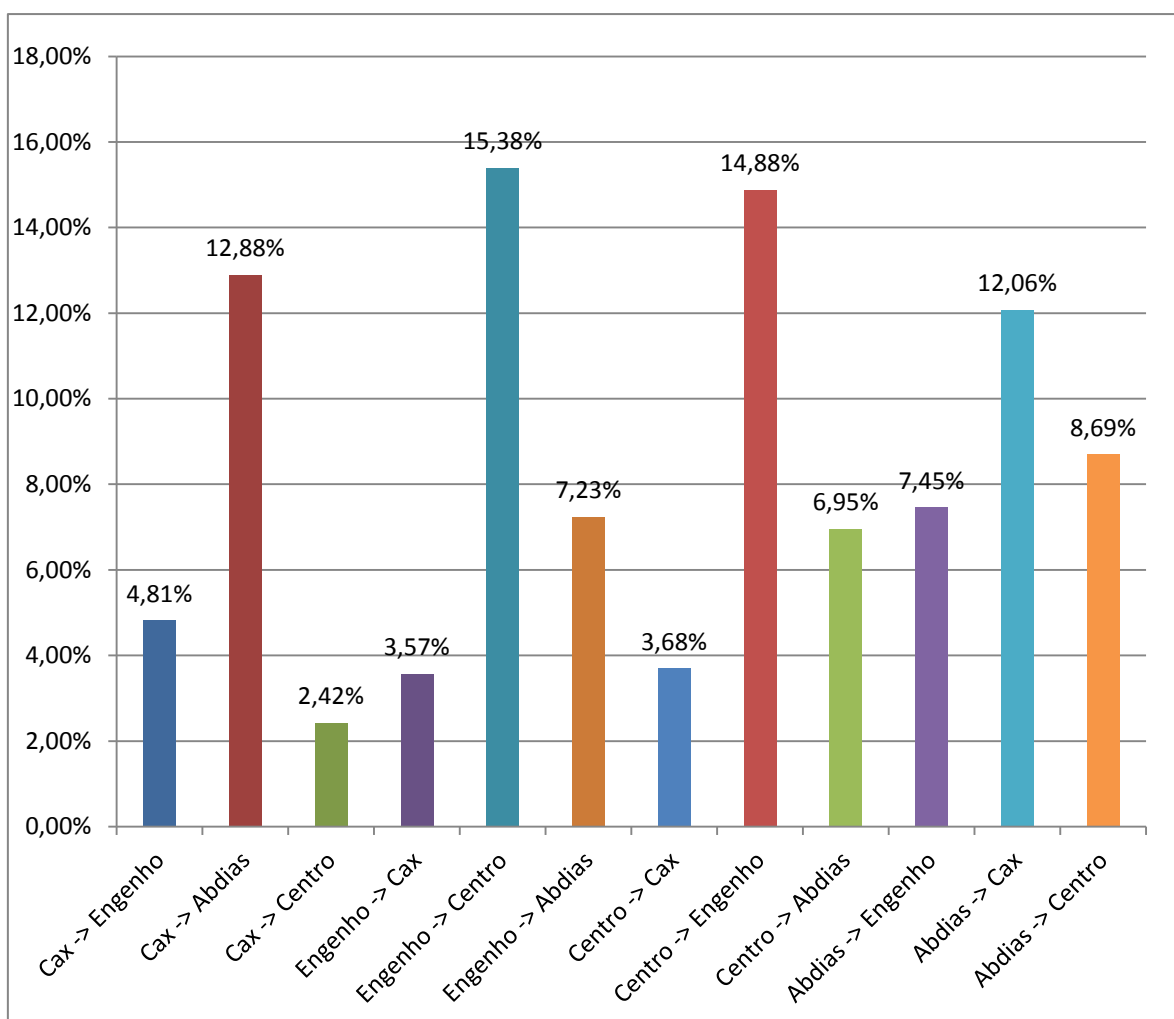


Imagem 4: quantitativos de tráfego (direção e sentido do fluxo).

O fluxo registrou uma média de 254 ciclistas/hora, mas variou da seguinte forma ao longo do período pesquisado:

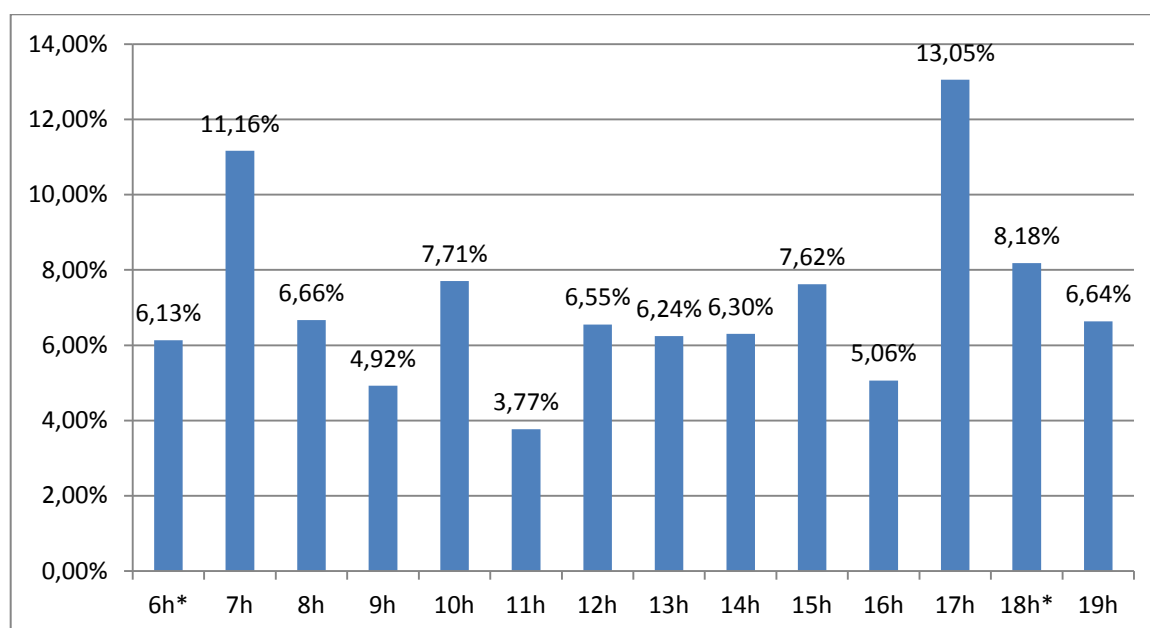


Imagem 4: variação do fluxo médio ao longo do dia

AMECICLO

Identificaram-se, quanto ao horário, dois picos: um no intervalo das 7h às 8h e outro no intervalo das 17h às 18h, que marcaram, respectivamente, a passagem de 397 e 464 bicicletas (ou 11,16% e 13,05% do total), em todos os sentidos e direções, numa média de 6,61 e 7,73 ciclistas por minuto, respectivamente.

Interessante perceber que mesmo no intervalo de menor circulação (vale), ocorrido das 11h às 12h, que representou apenas 3,77% do total, a quantidade ainda é relevante, tendo-se contabilizado 134 ciclistas ou 2,23 ciclistas/minuto.

Os sentidos mais utilizados, que parecem se complementar, concentraram-se no eixo da Dr. Miguel Vieira Ferreira e se alteraram ao longo do dia.

No sentido ENGENHO DO MEIO-CENTRO, sentido mais utilizado, a variação do fluxo foi assim:

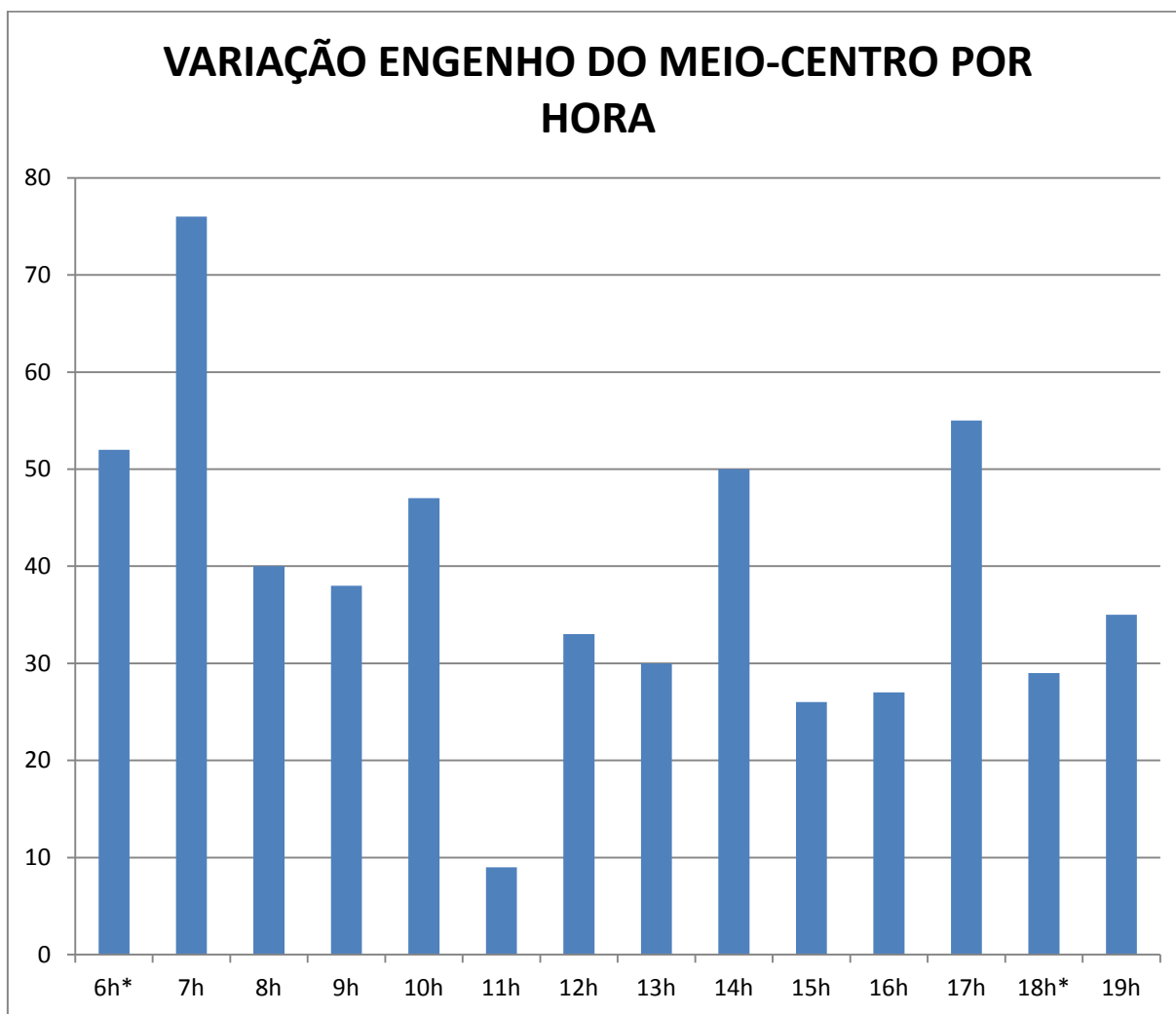


Imagem 5: variação do fluxo no segundo sentido mais utilizado ao longo do dia

Veja-se a variação no sentido CENTRO-ENGENHO DO MEIO, que registrou o maior fluxo:

AMECICLO

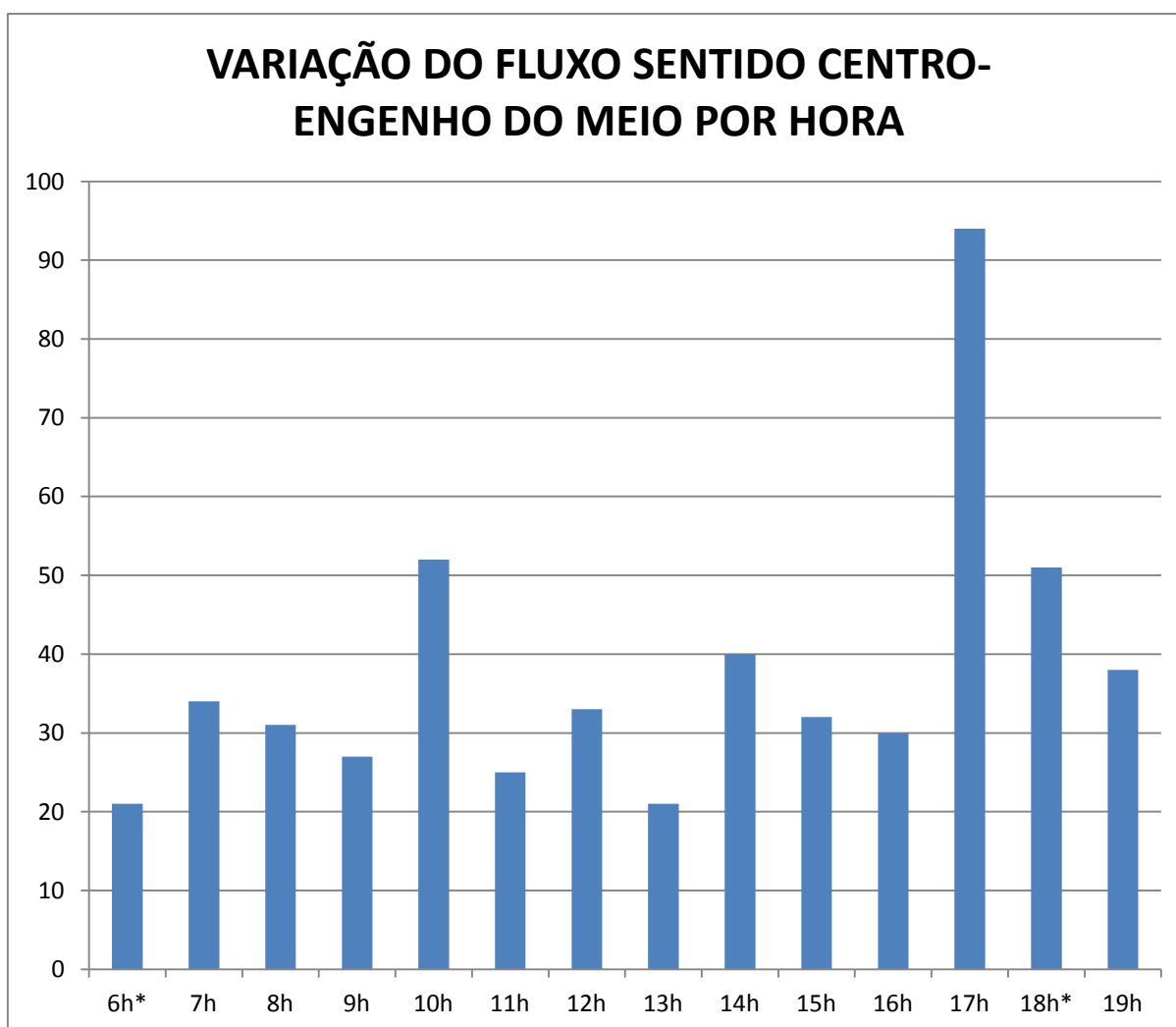


Imagem 6: variação do fluxo no segundo sentido mais utilizado ao longo do dia

Destaque-se ainda que no dia 25 de abril de 2013 choveu fortemente das 6h00 às 6h50 e das 18h05 às 18h40, tendo, naqueles intervalos, a despeito disso, sido registrados relevantes fluxos.

Foi observada também a presença de transporte de “caronas”. Ao longo do período, foram contabilizadas 257 pessoas, além dos 3.556 ciclistas, deslocando-se na região por meio de bicicletas. Vejam-se exemplos:

AMECICLO



Imagem 6: mulher e criança sendo carregadas pelo ciclista



Imagem 7: criança é carregada em bicicleta cargueira.

A quantidade variou ao longo do período pesquisado. Eis a evolução:

AMECICLO

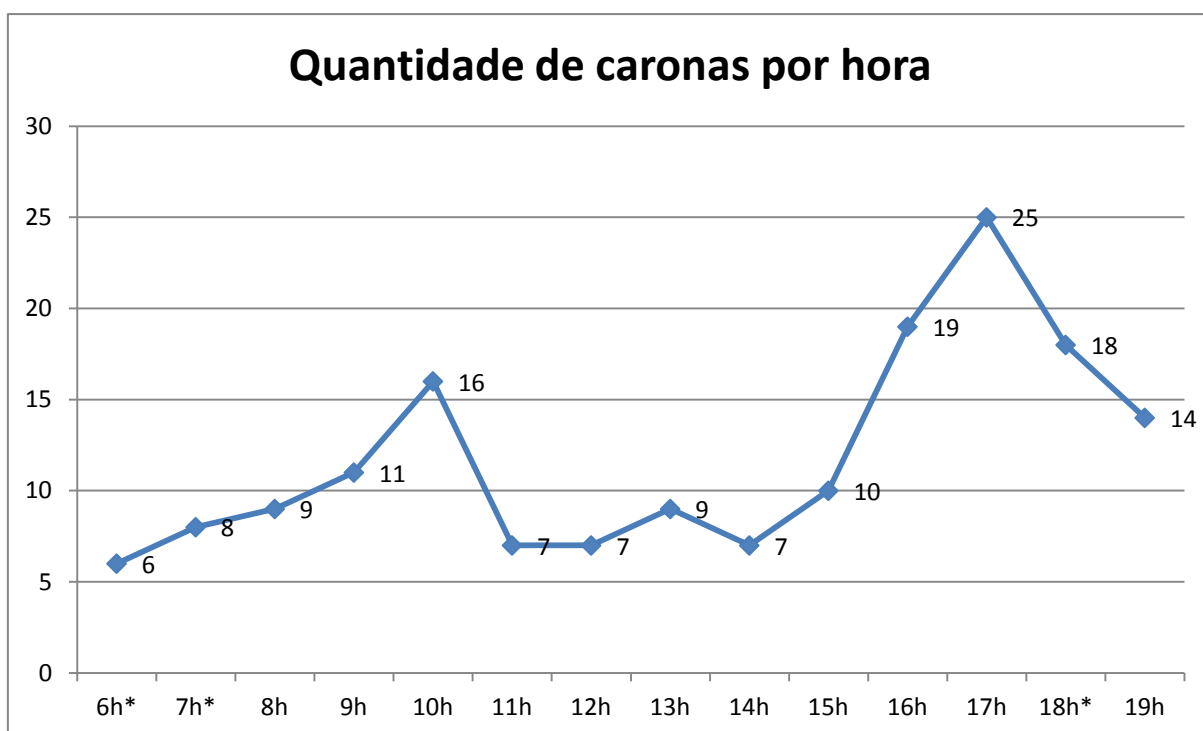


Imagem 8: variação das "caronas" ao longo do dia

Reforça-se, a partir da análise dos horários de maior fluxo (inclusive das caronas), a ideia da utilização da bicicleta como meio de transporte e não como instrumento lúdico de esporte/lazer.

Classificaram-se ainda as bicicletas quanto à finalidade do seu uso. Para isso, foram organizadas três categorias: bicicletas cargueiras (com roda dianteira menor para alocação de cargas), bicicletas utilizadas para prestação de serviços e bicicletas comuns de transporte pessoal. Vejam-se os tipos:

AMECICLO



Imagem 9: bicicleta cargueira



Imagem 10: bicicleta a serviço dos Correios

AMECICLO



Imagem 11: bicicleta de transporte comum com criança na carona

A partir desses parâmetros, registrou-se a seguinte evolução do uso ao longo do dia:

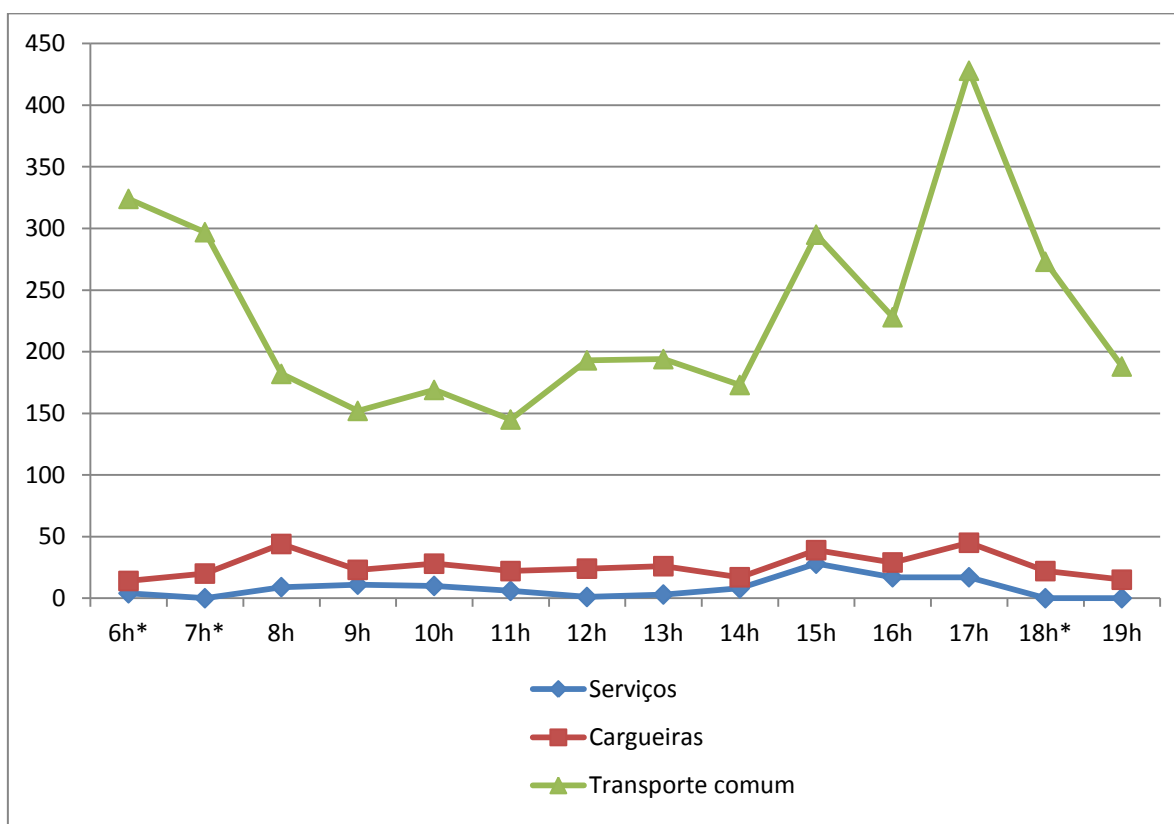


Imagem 12: comparativo dos quantitativos de usos da bicicleta

AMECICLO

Vê-se que ali passaram 3003 (84,45%) pessoas utilizando a bicicleta como meio de transporte comum, sendo o percentual restante dividido pelas bicicletas cargueiras (10,24%) e de serviços (5,31%).

Apurou-se também uma baixíssima incidência do uso do capacete, que não é obrigatório no Brasil. Dentre os usuários, apenas 53 dos 3.556 (ou 1,49% dos) ciclistas estavam utilizando o equipamento.



Imagem 13: homem utilizando capacete

Vejam-se os percentuais do uso de capacete, por hora, ao longo do período avaliado:

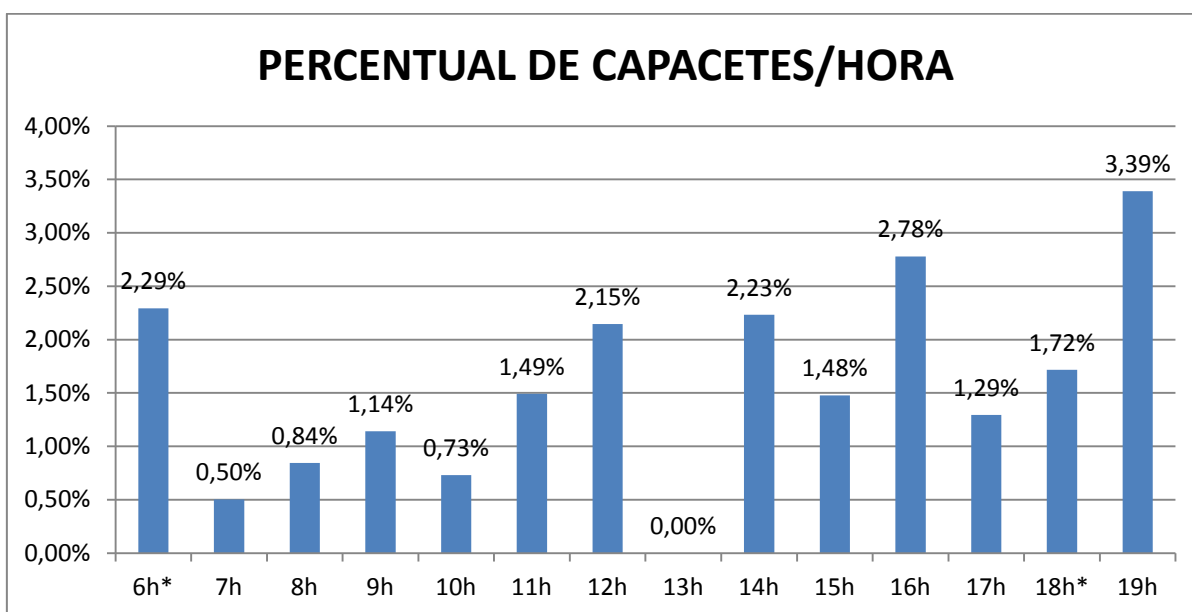


Imagem 13: variação do uso de capacete ao longo do dia

AMECICLO

Considerando que uma das reclamações relativamente aos usuários cotidianos da bicicleta é de desrespeito às regras de fluxo do trânsito, contabilizou-se também a quantidade de pessoas trafegando na contramão.

O quantitativo de ciclistas em algum momento na contramão, ainda que apenas por poucos para uma conversão, foi de 53 (ou 1,49% dos) 3.556, tendo evoluído, ao longo do dia, da seguinte forma:

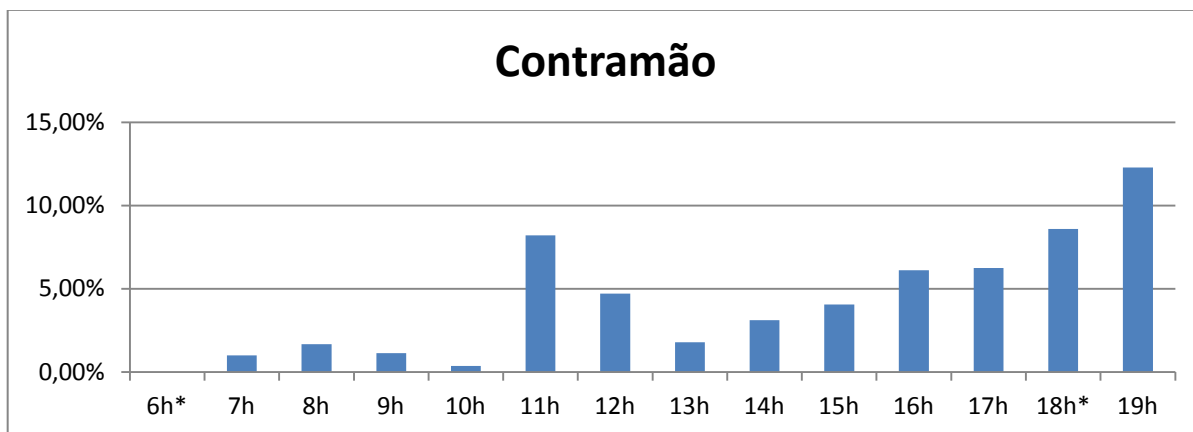


Imagem 14: variação do fluxo na contramão ao longo do dia

Note-se, contudo, que aquela região da cidade é caracterizada por uma via cortada, longitudinalmente, por um canal, que separa os dois sentidos da via e apenas tem possibilidade de comunicação a distâncias que variam de 450m a 550m. Tal fato chama a atenção para necessidade de se pensar para o local numa estrutura cicloviária bidirecional, de forma a atrair o fluxo de ciclistas para a via de sentido correto, evitando-se a colocação de vidas em situação de risco³.

Por fim, apurou-se a quantidade de 215 mulheres dentre 3.556 ciclistas, o que representou o maior percentual verificado até o momento no Recife.

Ilustrando-se, assim ficou representada a presença feminina:

³ Estudos apontam que pedalar na contramão aumenta em três vezes o risco de se envolver em acidentes. Por todos, confira-se: WACHTEL, Alan e LEWISTON, Diana. **Risk Factors for Bicycle-Motor Vehicle Collisions at Intersections.** Disponível, na internet, em: <<http://www.bicyclinglife.com/Library/riskfactors.htm>> Acesso: 25 abr. 2013.

AMECICLO

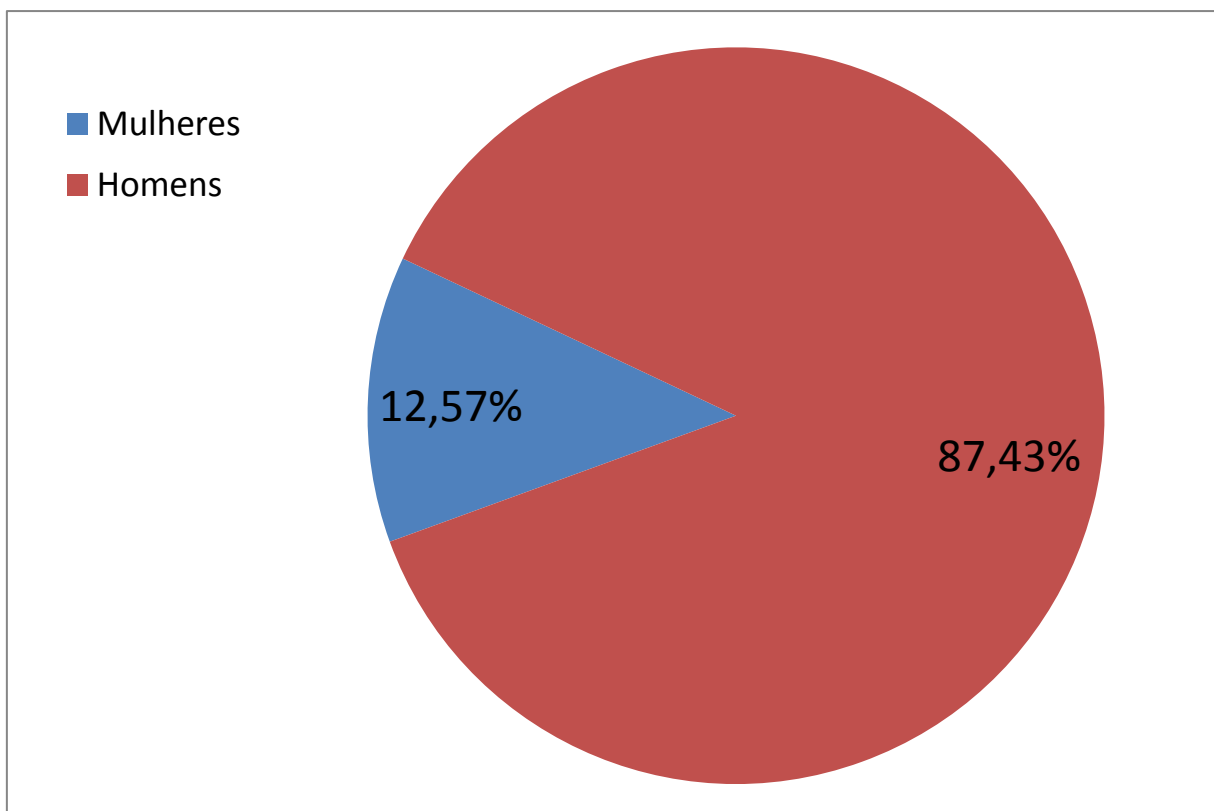


Imagem 15: representação da divisão por gênero na bicicleta

Vejam-se exemplos de mulheres pedalando em situações variadas:



Imagem 16: mulher pedalando mesmo com joelho enfaixado

AMECICLO



Imagem 17: mulher pedalando



Imagem 18: mulher pedalando carregando criança

AMECICLO

A respeito da relação gênero masculino e feminino, destaca-se a pequena presença de mulheres, especialmente quando contrastada com outras localidades⁴, ainda que esta localidade tenha apresentado a maior quantidade. Este dado sugere a necessidade de realização de processo de formação educativa e promotora ao uso diário de bicicletas pelas mulheres.

Registrou-se, também, na região a presença de alguns triciclos, veículos utilizados para transporte de cargas pesadas. Eis um exemplo:



Imagem 19: triciclo carregando pneus

Por fim, destaque-se que, a despeito de aquela área possuir alguns equipamentos de estrutura cicloviária, identificaram-se pontos que chamam a atenção para a necessidade da presença do Poder Público na localidade. Veja-se, por exemplo, o estado de algumas placas de sinalização vertical:

⁴ Em pesquisas semelhantes, realizada no Rio de Janeiro, os índices oscilam em torno da marca de 15% (quinze por cento) de mulheres. Por todos, confira-se II Contagem de Ciclistas no Cruzamento. Rua Figueiredo de Magalhães com Av. N. S. de Copacabana. Disponível na internet em: <http://www.ta.org.br/contagens/CB/CTFM_II.pdf> Acesso: 25 abr. 2013.

AMECICLO



Imagem 20: placa de sinalização vertical precisando de reparos



Imagem 21: carro transita na ciclofaixa

AMECICLO

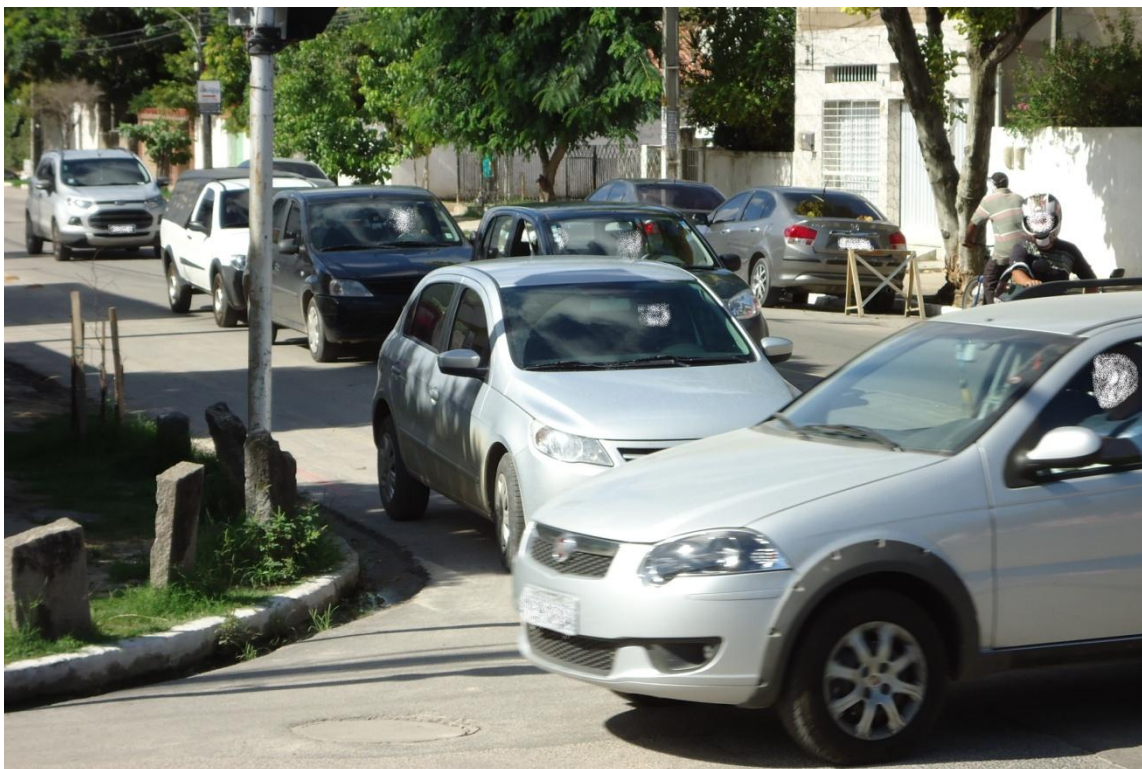


Imagem 22: veículo transita na ciclofaixa

AMECICLO

ASSOCIAÇÃO METROPOLITANA DE CICLISTAS DO GRANDE RECIFE

4.2. DOS NÚMEROS CONTABILIZADOS.

A fim de permitir ampla análise pelos mais variados segmentos interessados no estudo da mobilidade urbana do Grande Recife, relatam-se abaixo os dados levantados na pesquisa:

SENTIDO	6h*	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h*	19h	TOTAL	% TOTAL
Cax -> Engenho	7	8	14	5	10	20	13	24	6	14	5	14	15	16	171	4,81%
Cax -> Abdias	20	35	31	18	37	5	38	31	21	38	30	81	48	25	458	12,88%
Cax -> Centro	5	14	11	4	5	5	3	2	6	4	3	9	9	6	86	2,42%
Engenho -> Cax	6	12	10	5	4	8	10	10	12	18	2	9	9	12	127	3,57%
Engenho -> Centro	52	76	40	38	47	9	33	30	50	26	27	55	29	35	547	15,38%
Engenho -> Abdias	19	24	21	18	14	10	16	16	13	22	12	30	24	18	257	7,23%
Centro -> Cax	2	16	6	6	14	6	11	8	2	15	5	21	12	7	131	3,68%
Centro -> Engenho	21	34	31	27	52	25	33	21	40	32	30	94	51	38	529	14,88%
Centro -> Abdias	5	11	10	14	25	12	22	8	14	23	15	37	30	21	247	6,95%
Abdias -> Engenho	14	32	22	9	26	6	15	17	15	29	12	35	19	14	265	7,45%
Abdias -> Cax	29	92	23	20	23	14	21	28	30	24	29	52	24	20	429	12,06%
Abdias -> Centro	38	43	18	11	17	14	18	27	15	26	10	27	21	24	309	8,69%
% da hora no total	6,13%	11,16%	6,66%	4,92%	7,71%	3,77%	6,55%	6,24%	6,30%	7,62%	5,06%	13,05%	8,18%	6,64%	100,00%	
TOTAL	218	397	237	175	274	134	233	222	224	271	180	464	291	236	3556	100,00%

AMECICLO

Quanto às observações específicas, eis os dados:

OBSERVAÇÃO	6h*	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h*	19h	TOTAL	% TOTAL
Capacetes	5	2	2	2	2	2	5	0	5	4	5	6	5	8	53	1,49%
Caronas	18	14	6	7	18	9	16	14	20	19	12	37	45	22	257	7,23%
Contramão	0	4	4	2	1	11	11	4	7	11	11	29	25	29	149	4,19%
Cargueiras	19	19	42	30	46	13	25	22	38	25	25	27	19	14	364	10,24%
Serviços	6	16	4	13	30	11	9	22	25	8	9	18	12	6	189	5,31%
Mulheres	25	36	25	27	18	18	21	26	34	45	30	70	36	36	447	12,57%
Homens	193	361	212	148	256	116	212	196	190	226	150	394	255	200	3109	87,43%
Triciclos	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0,08%

Por fim, os percentuais utilizados:

OBSERVAÇÃO	6h*	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h*	19h	% TOTAL
Contramão	0,00%	1,01%	1,69%	1,14%	0,36%	8,21%	4,72%	1,80%	3,13%	4,06%	6,11%	6,25%	8,59%	12,29%	4,19%
% de Capacetes/hora	2,29%	0,50%	0,84%	1,14%	0,73%	1,49%	2,15%	0,00%	2,23%	1,48%	2,78%	1,29%	1,72%	3,39%	1,49%

AMECICLO

ASSOCIAÇÃO METROPOLITANA DE CICLISTAS DO GRANDE RECIFE

5. DAS CONCLUSÕES.

O presente trabalho expôs a existência de peculiaridades naquela localidade que, mesmo que a partir de cortes metodológicos muito específicos, chamam a atenção para a necessidade de se prolongar e repetir os estudos e de se criar na região uma estrutura cicloviária que possa atender à grande demanda existente na área.



Imagem 23: carro invade a ciclofaixa, a despeito da presença e travessia do ciclista

AMECICLO

6. SUMÁRIO DE IMAGENS

IMAGEM 1: VARIEDADE DE USUÁRIOS DA BICICLETA DA ZONA OESTE RECIFENSE	2
IMAGEM 2: MAPA DO PONTO DE CONTAGEM.	5
IMAGEM 3: ESQUEMA RESUMO DOS QUANTITATIVOS DE FLUXO DE CICLISTAS.	6
IMAGEM 4: QUANTITATIVOS DE TRÁFEGO (DIREÇÃO E SENTIDO DO FLUXO).	7
IMAGEM 4: VARIAÇÃO DO FLUXO MÉDIO AO LONGO DO DIA	7
IMAGEM 5: VARIAÇÃO DO FLUXO NO SEGUNDO SENTIDO MAIS UTILIZADO AO LONGO DO DIA	8
IMAGEM 6: MULHER E CRIANÇA SENDO CARREGADAS PELO CICLISTA	10
IMAGEM 7: CRIANÇA É CARREGADA EM BICICLETA CARGUEIRA.	10
IMAGEM 8: VARIAÇÃO DAS "CARONAS" AO LONGO DO DIA.....	11
IMAGEM 9: BICICLETA CARGUEIRA.....	12
IMAGEM 10: BICICLETA A SERVIÇO DOS CORREIOS	12
IMAGEM 11: BICICLETA DE TRANSPORTE COMUM COM CRIANÇA NA CARONA.....	13
IMAGEM 12: COMPARATIVO DOS QUANTITATIVOS DE USOS DA BICICLETA.....	13
IMAGEM 13: VARIAÇÃO DO USO DE CAPACETE AO LONGO DO DIA	14
IMAGEM 14: VARIAÇÃO DO FLUXO NA CONTRAMÃO AO LONGO DO DIA	15
IMAGEM 15: REPRESENTAÇÃO DA DIVISÃO POR GÊNERO NA BICICLETA	16
IMAGEM 16: MULHER PEDALANDO MESMO COM JOELHO ENFAIXADO	16
IMAGEM 17: MULHER PEDALANDO	17
IMAGEM 18: MULHER PEDALANDO CARREGANDO CRIANÇA.....	17
IMAGEM 19: TRICICLO CARREGANDO PNEUS	18
IMAGEM 20: PLACA DE SINALIZAÇÃO VERTICAL PRECISANDO DE REPAROS.....	19
IMAGEM 21: CARRO TRANSITA NA CICLOFAIXA.....	19
IMAGEM 22: VEÍCULO TRANSITA NA CICLOFAIXA	20
IMAGEM 23: CARRO INVADE A CICLOFAIXA, A DESPEITO DA PRESENÇA E TRAVESSIA DO CICLISTA..	23

7. CRÉDITOS.

REALIZAÇÃO

AMECICLO
ASSOCIAÇÃO METROPOLITANA DE CICLISTAS DO GRANDE RECIFE

Esta contagem foi feita de acordo com metodologia desenvolvida pela
Associação Transporte Ativo

